

PARECER PROFERIDO EM PLENÁRIO À MENSAGEM N° 77, DE 2020

MENSAGEM N° 77, DE 2020

Submete à consideração do Congresso Nacional o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e o Reino dos Países Baixos, com relação a Sint Maarten, assinado em Brasília, em 8 de julho de 2019.

Autor: Poder Executivo

Relator: Deputado Julio Cesar Ribeiro

I - RELATÓRIO

A Presidência da República encaminhou ao Congresso Nacional, no dia 5 de março de 2020, a Mensagem nº 77, de 2020, acompanhada de Exposição de Motivos Conjunta do Ministro das Relações Exteriores e da Infraestrutura, EMI nº 00268/2019 MRE MINFRA, com vistas à aprovação legislativa a que se refere o art. 49, I, combinado com o art. 84, VIII da Constituição Federal, do texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e o Reino dos Países Baixos, com relação a Sint Maarten, assinado em Brasília, em 8 de julho de 2019.

Autuada pelo Departamento de Comissões da Câmara dos Deputados, a Mensagem foi distribuída inicialmente à Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, sendo igualmente prevista a apreciação da matéria pela Comissão de Viação e Transportes e pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (art. 54, RICD), para posterior deliberação do Plenário desta Casa.

Documento eletrônico assinado por Julio Cesar Ribeiro (REPUBLIC/DF), através do ponto SDR_56412, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.



Todavia, em face da aprovação do Requerimento nº 2.583, de 2020, de autoria do Deputado Julio Cesar Ribeiro e Outros, que requer, com base no art. 155 do Regimento Interno, urgência urgentíssima para a apreciação da Mensagem nº 77, de 2020, a matéria foi encaminhada diretamente à deliberação do Plenário desta Casa.

O Acordo em escopo objetiva primariamente: a) criar um marco legal para a operação de serviços aéreos entre o território brasileiro e o de Sint Maarten e b) incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação, bem como assegurar o mais alto grau de segurança operacional e da aviação nas operações aéreas internacionais entre os territórios das Partes. O instrumento internacional em apreço é composto por 26 artigos e um Anexo, que discrimina o Quadro de Rotas e liberdades do ar contempladas na avença.

O **artigo 1** enumera um conjunto de conceitos jurídicos e operacionais fundamentais ao Acordo. Sublinhamos, entre outras, as definições adotadas de “autoridade aeronáutica”, que, no caso do Brasil, é representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e, no caso de Sint Maarten, pelo Ministro do Turismo, Assuntos Econômicos, Tráfego e Telecomunicações; de “empresa aérea designada”, que significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo 3 do Acordo; e o de “serviço aéreo”, “serviço aéreo internacional” e “empresa aérea”, que têm os significados atribuídos no Artigo 96 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944.

O **artigo 2** estipula o conjunto básico de direitos e obrigações atribuídos pelo Acordo de Serviços Aéreos em epígrafe. Cada Parte concede à Outra, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Quadro de Rotas constante no Anexo, os seguintes direitos, a serem usufruídos pelas empresas aéreas designadas por cada uma delas:

- a) sobrevoar o território da outra Parte sem pousar;
- b) fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais;



* C 0 2 0 0 1 3 4 2 1 4 0 0 0 *

c) fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Quadro de Rotas acordado conjuntamente pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes, para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga ou mala postal, separadamente ou em combinação; e

d) os demais direitos especificados no Acordo.

O dispositivo estende a empresas aéreas não designadas os direitos de sobrevoo sem escalas e de paradas técnicas e exclui expressamente a concessão a empresas aéreas designadas do direito de embarcar, no território da outra Parte, passageiros, bagagem, carga e mala postal, mediante remuneração e destinados a outro ponto no território dessa outra Parte (direito de cabotagem).

O **artigo 3** especifica o regime de designação e autorização de empresas aéreas entre as Partes. Cada Parte tem o direito de designar, por escrito e por via diplomática, à outra Parte uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados e de revogar ou alterar essa designação. A Parte requerida deve conceder, na forma e no modo prescritos pelo Acordo e com a máxima celeridade, a autorização de operação apropriada para as requisições expedidas, desde que preenchidos os seguintes critérios:

a) a empresa aérea deve estar estabelecida no território da Parte que a designa;

b) o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada deve ser exercido e mantido pela Parte que a designa;

c) a Parte que designa a empresa aérea deve cumprir as disposições estabelecidas no Artigo 7 (Segurança Operacional) e no Artigo 8 (Segurança da Aviação); e

d) a empresa aérea designada deve estar qualificada para satisfazer outras condições determinadas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação.



* c d 2 0 0 1 3 4 2 1 4 0 0 0 *

O **artigo 4** assegura o direito da Parte requerida de negar as autorizações de empresas aéreas designadas pela outra Parte, ou de revogar, suspender ou impor condições a tais autorizações, temporária ou permanentemente, quando não satisfeitos os critérios do artigo 3 do Acordo.

Contudo, a menos que a aplicação imediata de tais medidas restritivas seja essencial para impedir novas infrações a leis e regulamentos, ou às disposições do Acordo, ela será exercida somente após a realização de consultas com a outra Parte, em um prazo de até 30 dias da solicitação, salvo entendimento diverso entre as Partes.

O **artigo 5** prescreve o cumprimento não discriminatório de leis e regulamentos de uma Parte relativos à entrada e saída de seu território de aeronaves em serviços aéreos internacionais, bem como à operação e navegação dessas aeronaves em seu território, imigração, alfândega, quarentena e regulamentos similares aplicáveis a passageiros, tripulação e carga, incluindo mala postal. Passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto serão sujeitos apenas a um controle simplificado. Bagagem e carga em trânsito direto estarão isentas de taxas alfandegárias e de outros impostos similares.

O **artigo 6** estabelece o regime de reconhecimento de certificados de aeronavegabilidade e de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte e ainda em vigor, quando forem emitidos conforme requisitos iguais ou superiores aos requisitos mínimos estabelecidos segundo a Convenção de Chicago.

O **artigo 7** indica os procedimentos de consulta e avaliação sobre segurança operacional. Cada Parte pode realizar consultas, dentro de 30 dias da solicitação, a respeito das normas adotadas pela outra Parte sobre segurança operacional em aspectos relacionados com as instalações aeronáuticas, tripulações de voo, aeronaves ou as operações de aeronaves, notificando-a e apontando as medidas saneadoras no caso de se concluir que a administração e manutenção não alcançam padrões de segurança conformes às normas estabelecidas pela Convenção de Chicago. Perdurando o inadimplemento das normas da Organização da Aviação Civil Internacional



(OACI), o Secretário desta organização será disso notificado. Também é definido um regime de inspeção de rampa de aeronaves operadas por empresas designadas por uma Parte enquanto no território da outra Parte, com o intuito de verificar a validade dos documentos da aeronave e da tripulação e a conformidade das condições da aeronave e de seus equipamentos com o padrão da Convenção de Chicago. Se as autoridades de uma Parte concluírem que medidas imediatas sejam essenciais para a segurança operacional da empresa aérea designada pela outra Parte, podem suspender ou modificar imediatamente as autorizações dessa empresa aérea.

O **artigo 8** cuida da segurança da aviação, reafirmando a obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, em consonância com o regime jurídico internacional sobre a matéria, em especial as disposições da Convenção sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de setembro de 1963, da Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves, assinada na Haia em 16 de dezembro de 1970 e da Convenção para a Repressão de Atos ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de setembro de 1971, e seu Protocolo Suplementar para Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal em 24 de fevereiro de 1988, da Convenção para a Marcação de Explosivos Plásticos para o Propósito de Detecção, assinada em Montreal em 1 de março de 1991, bem como de qualquer outra convenção ou protocolo sobre segurança da aviação civil, aos quais ambas as Partes venham a aderir, e das disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).

As Partes Contratantes se comprometem a fornecer toda a assistência mútua necessária e adotar as medidas adequadas para a prevenção contra atos de apoderamento ilícito de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, seus passageiros e tripulações de voo, aeroportos e instalações de navegação aérea, e qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil, podendo realizar inspeções in loco no território da outra Parte para avaliar a aplicação das normas de segurança



* C 0 2 0 0 1 3 4 2 1 4 0 0 *

relacionadas, bem como entrar em consultas entre si no caso de divergências entre os regulamentos e métodos nacionais e o padrão da OACI, ou quando houver motivos razoáveis para acreditar que a contraparte não cumpre as disposições de segurança da aviação deste artigo.

O **artigo 9** comanda a aplicação do princípio do tratamento nacional em relação a tarifas aeronáuticas, pelo qual nenhuma Parte permitirá que sejam cobradas das empresas aéreas designadas conforme o Acordo tarifas aeronáuticas superiores àquelas cobradas de suas próprias empresas que operem serviços aéreos internacionais semelhantes. Além disso, estabelece-se a necessidade de transparência tarifária, uma vez que cada Parte encorajará a realização de consultas sobre tarifas aeronáuticas entre as autoridades competentes e as empresas aéreas, sendo oferecida oportunidade para manifestação prévia das entidades afetas no caso de alguma alteração tarifária.

O **artigo 10** aponta as condições em que as Partes, com base na reciprocidade, devem isentar as empresas aéreas designadas, no maior grau possível e em conformidade com sua legislação nacional, de restrições sobre importações, direitos alfandegários, impostos indiretos, taxas de inspeção e outras taxas e gravames nacionais que não se baseiem no custo dos serviços proporcionados na chegada, sobre aeronaves, suprimentos de combustível, óleos lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes, equipamento de uso normal dessas aeronaves, provisões de bordo e outros itens destinados ou usados exclusivamente na operação ou manutenção das aeronaves da empresa aérea designada da Parte que esteja operando os serviços acordados.

O **artigo 11** franqueia às empresas aéreas designadas a liberdade para determinar a frequência e a capacidade dos serviços de transporte aéreo internacional a serem ofertadas, conforme considerações de mercado, sendo vedada a limitação unilateral por qualquer das Partes ao volume de tráfego, frequência ou regularidade dos serviços, bem como aos tipos de aeronaves operadas, exceto por necessidades alfandegárias, técnicas, operacionais ou ambientais, sob condições uniformes, consoante o artigo 15 da Convenção de Chicago (Taxes Aeroportuárias e Similares).



O **artigo 12**, da mesma maneira que o anterior, concede liberdade às empresas aéreas designadas para determinar livremente os preços dos serviços, sem a necessidade de aprovação, mas sujeitas à eventual exigência de notificação ou registro de preços junto às autoridades aeronáuticas.

O **artigo 13** prescreve que as Partes devem informar-se mutuamente, quando solicitadas, sobre suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência que possam afetar a operação de serviços de transporte aéreo relativos ao Acordo, notificando a existência de eventuais incompatibilidades entre tais normas e a aplicação do Acordo.

O **artigo 14** regra a possibilidade de conversão de divisas e remessa ao exterior de receitas locais provenientes da venda de serviços aéreos e atividades conexas, de maneira expedita, à taxa de câmbio aplicável de acordo com as leis e regulamentos de cada Parte e sujeita apenas aos encargos administrativos e cambiais normalmente cobrados pelos bancos para essas operações.

O **artigo 15** confere às empresas aéreas designadas o direito de vender e de comercializar no território da outra Parte serviços aéreos internacionais, diretamente ou por meio de agentes ou outros intermediários, à escolha da empresa, incluindo o direito de estabelecer seus próprios escritórios e trazer, em regime de reciprocidade, seu próprio pessoal comercial, operacional e técnico necessário à operação dos serviços acordados.

O **artigo 16** trata da flexibilidade operacional, concedendo às empresas aéreas designadas a possibilidade de operarem aeronaves próprias ou aeronaves arrendadas, arrendadas por hora, ou arrendadas com seguro, tripulação e manutenção, por meio de contrato entre as empresas envolvidas, conforme as leis e regulamentos de cada Parte e das normas pertinentes e atualizadas da Convenção de Chicago. Nesses casos, as autoridades aeronáuticas das Partes deverão firmar acordo específico sobre as condições de transferência de responsabilidade para a segurança operacional. O dispositivo também permite que as empresas designadas operem transporte aéreo internacional dentro das rotas previstas no anexo do Acordo, inclusive



* C D 2 0 0 1 3 4 2 1 4 0 0 0 *

sob código compartilhado com outras empresas, sem qualquer limitação quanto à mudança, em qualquer ponto ou pontos na rota, do tipo, tamanho ou quantidade de aeronaves operadas, desde que o transporte além desse ponto seja continuação do transporte a partir do território da Parte que designou a empresa aérea, e que o transporte ingressando no território da Parte que designou a empresa aérea seja continuação do transporte originado além de tal ponto.

O **artigo 17** prevê que as empresas envolvidas proporcionem às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido, estatísticas periódicas ou eventuais das operações.

O **artigo 18** dispõe que as empresas aéreas designadas devem submeter sua previsão de horários de voos à aprovação das autoridades da outra Parte com pelo menos 30 dias antes do início da operação dos serviços acordados, aplicando-se o mesmo procedimento para qualquer modificação dos horários, ou com 5 dias úteis de antecedência, no caso de voos de reforço fora do quadro de horários aprovado.

O **artigo 19** confere às Partes a possibilidade de realizarem consultas entre si sobre a interpretação, aplicação, implementação ou emenda do Acordo a qualquer tempo, mediante reuniões ou por correspondência, realizadas no período de 60 dias da data de recebimento da solicitação por escrito da Parte interessada, a menos que outra forma seja mutuamente acordada.

O **artigo 20** estipula que as Partes devem solucionar as controvérsias que surjam relativas à interpretação ou aplicação do Acordo em primeiro lugar por meio de consultas e negociações entre suas autoridades aeronáuticas. Caso não cheguem a um acordo dessa forma, podem buscar dirimi-la pela via diplomática. Sem solução por via diplomática, as Partes devem submeter a controvérsia, a pedido de qualquer uma delas e mediante acordo mútuo, à decisão por mediação ou arbitragem. O método e procedimento para mediação ou arbitragem será aprovado por ambas as Partes.



* C 0 2 0 0 1 3 4 2 1 4 0 0 0 *

Os **artigos 21 a 26** trazem as cláusulas procedimentais do Acordo, estabelecendo critérios para: emendas, permitidas de maneira geral e mandatórias no caso de adaptação do Acordo a tratados multilaterais supervenientes sobre transportes aéreos que envolvam ambas as Partes; denúncia, que pode ser feita por comunicação de qualquer Parte à Outra e à OACI, com vigência diferida em um ano; entrada em vigor, que ocorre dois meses após a data de recebimento da última Nota Diplomática que informe a satisfação de todos os procedimentos internos de incorporação do instrumento; e a necessidade de registro na OACI do Acordo e de suas eventuais emendas, após sua assinatura. Sublinhe-se o **artigo 25** restringe a aplicação do Acordo no que diz respeito ao Reino dos Países Baixos apenas ao território de Sint Maarten.

O Anexo apresenta o Quadro de Rotas, pelo qual as empresas aéreas designadas podem utilizar quaisquer pontos de origem no território da Parte que designa, quaisquer pontos intermediários (terceiro Estado), quaisquer pontos de destino na outra Parte e quaisquer pontos além (terceiro Estado), exercendo direitos de tráfego de quinta liberdade em quaisquer pontos intermediários e/ou além. Além desses direitos, as empresas aéreas designadas de ambas as Partes poderão, em qualquer ou em todos os voos e à sua opção: a) efetuar voos em uma ou ambas as direções; b) combinar diferentes números de voo na operação de uma aeronave; c) servir, nas rotas, pontos intermediários e além e pontos nos territórios das Partes, em qualquer combinação e em qualquer ordem, sem direitos de cabotagem; d) omitir escalas em qualquer ponto ou pontos; e e) transferir tráfego de quaisquer de suas aeronaves para quaisquer de suas outras aeronaves em qualquer ponto das rotas; sem limitação de direção ou geográfica, e sem perda de qualquer direito de transportar tráfego de outra forma permitido sob o Acordo, desde que o transporte seja parte de um serviço que sirva um ponto no território da Parte que designa a empresa aérea. As empresas aéreas designadas pelo Brasil não poderão exercer direitos de tráfego comerciais entre pontos no Reino dos Países Baixos.

O Acordo foi celebrado em Brasília, em 8 de julho de 2019, em duplicata, em português, neerlandês e inglês, sendo todos os textos autênticos.



Caso haja qualquer divergência de interpretação dos textos em português e neerlandês, prevalecerá o texto em inglês.

É o Relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Estamos a apreciar o Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e o Reino dos Países Baixos, com relação a Sint Maarten, assinado em Brasília, em 8 de julho de 2019.

Sint Maarten, ou São Martinho, é um país constituinte do Reino dos Países Baixos localizado no Caribe, não fazendo parte da União Europeia. Com população de 41,5 mil habitantes, área de 34 Km² e capital Philipsburg, Sint Maarten abrange 40% da porção meridional da Ilha de São Martinho, sendo o restante da Ilha constituído pela coletividade ultramarina francesa de Saint-Martin. A economia está quase totalmente voltada para a atividade turística, centrada nos cenários costeiros exóticos e cultura local sincrética.

Até 2010, Sint Maarten era parte de um dos seis territórios ultramarinos componentes das Antilhas Holandesas, que acabou dissolvida. Como país constituinte do Reino dos Países Baixos, Sint Maarten, assim como Aruba e Curaçao, se submete à coroa neerlandesa em matéria de relações exteriores, defesa e legislação sobre nacionalidade, mas goza de relativa autonomia em assuntos internos, possuindo constituição própria, sob regime parlamentarista. Os territórios do Reino dos Países Baixos no Caribe também incluem as municipalidades especiais de Bonaire, Sint Eustatius e Saba, que não possuem autonomia administrativa.

O Brasil e Reino dos Países Baixos possuem relações formais que remontam a 1828, com a assinatura de Tratado de Amizade, Navegação e Comércio. Modernamente, os dois países possuem fortes vínculos comerciais e de investimento. O Brasil representa tradicional e importante parceiro comercial, bem como destino de importante montante de investimentos. Os Países Baixos são o maior mercado para as exportações brasileiras na Europa,



* C 0 2 0 0 1 3 4 2 1 4 0 0 0 *

e o quarto maior no mundo, atrás apenas dos EUA, China e Argentina. O saldo comercial da relação tem tradicionalmente apresentado superávit em favor do Brasil, sendo que, em 2018, exportamos 13 bilhões de dólares (5,45% do total de nossas exportações) e importamos USD 1,6 bilhão, resultando em saldo de USD 11,3 bilhões, o maior das relações comerciais com parceiros europeus. A relevância do Brasil traduz-se também no intenso e constante fluxo de investimentos bilaterais. O estoque acumulado de investimentos neerlandeses no Brasil atingiu cerca de 120 bilhões de dólares. No caso de Sint Maarten, o saldo positivo da balança comercial também se mantém. No ano de 2019, exportamos a soma de USD 7,5 milhões para esse país caribenho e de lá importamos USD 4,2 mil.

No campo da cooperação em transporte aéreo, o Brasil e o Reino dos Países Baixos possuem Acordo sobre Serviços Aéreos vigentes assinados em 1976; em 2013, em relação a Curaçao; e em 2014, em relação a Aruba. Com a visita a Brasília do Ministro de Turismo, Assuntos Econômicos e Telecomunicações de Sint Maarten, Stuart Andrew Johnson, e com a presença do Embaixador dos Países Baixos no Brasil, Cornelis van Rij, e do Ministro das Relações Exteriores do Brasil, Ernesto Araújo, foram assinados dois novos Acordos sobre Serviços Aéreos com o Reino dos Países Baixos em 8 de julho de 2019, um para atualizar o marco legal que rege as operações de serviços aéreos internacionais entre o Brasil e os Países Baixos e outro para inaugurar regramento para as operações entre o Brasil e Sint Maarten, em moldes semelhantes àqueles firmados em relação a Curaçao e Aruba.

Como exposto em nosso Relatório, o objetivo do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e o Reino dos Países Baixos, com relação a Sint Maarten, assinado em Brasília, em 8 de julho de 2019 é o de estabelecer um marco jurídico conforme parâmetros modernos para a operação de serviços aéreos entre os territórios das partes signatárias, de modo a incrementar os laços de amizade, entendimento, cooperação, comércio, investimentos e turismo, bem como assegurar o mais alto grau de segurança operacional e da aviação nos voos abrangidos pelo Acordo. O instrumento internacional em consideração é composto por 26 artigos e um Anexo, que discrimina o Quadro de Rotas e liberdades do ar contempladas.



O Acordo em apreço, com pequenas variações, conforma-se aos acordos modelares de serviços aéreos da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) e a diversos outros instrumentos de mesma natureza que o Brasil tem celebrado nos últimos anos, quer atualizando acordos vigentes, quer estabelecendo regimes convencionais com Estados ainda não contemplados por tratados bilaterais. No Brasil, estão em vigor entendimentos bilaterais (acordos e memorandos de entendimento) sobre serviços aéreos com pelo menos 115 países e territórios. No âmbito regional, o Brasil é signatário do Acordo sobre Serviços Aéreos Sub-Regionais e do Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC).

Orientados pela modernização e busca por eficiência, economicidade e segurança operacional no setor, os acordos de serviços aéreos dos últimos anos têm conferido, em regime de reciprocidade e conforme o princípio do tratamento nacional (não discriminação), maior abertura às empresas aéreas no estabelecimento de rotas e frequências de voos, dentro de um quadro de rotas e liberdades de tráfego predefinidas pelas autoridades aeronáuticas dos Estados contratantes, bem como na liberdade tarifária e de definição de códigos compartilhados, ao mesmo tempo em que incorporam maiores exigências no campo da segurança operacional e da segurança da aviação. Essa diretriz segue os princípios norteadores da atual Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), estabelecida por meio do Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009.

Particularmente, o instrumento sob análise enquadra-se na modalidade de Acordo de Serviços Aéreos do tipo “céus abertos”, com a previsão de que as empresas aéreas designadas pelas Partes tenham direito de liberdade tarifária, de flexibilidade operacional para utilizar aeronaves próprias ou arrendadas, de lançarem mão de códigos compartilhados bilaterais ou com empresas de terceiros Estados, bem como de liberdade na definição do número e trajeto de voos semanais, dentro do quadro de rotas acordado pelas autoridades aeronáuticas de cada Parte. O Brasil possui atualmente acordos na modalidade “céus abertos”, entre outros, com Aruba, Bahrein, Canadá, Catar, Chile, Cingapura, Coreia do Sul, Costa Rica, Curaçao, Emirados Árabes,



Estados Unidos, Gana, Hong Kong, Islândia, Jamaica, México, Nova Zelândia, Omã, Quênia e Zimbábue.

O Acordo sobre Serviços Aéreos em relação a Sint Maarten preceitua, dentro do padrão usual desses instrumentos, que as empresas aéreas efetivamente estabelecidas em uma das Partes, ao cumprirem um conjunto de exigências de ordem técnico-operacional e jurídica, que apontamos em nosso Relatório, sejam designadas por uma Parte e autorizadas pela Outra, passando a operar rotas de serviços aéreos regulares para o transporte de passageiros, bagagem, carga e mala postal, separadamente ou em combinação. Nesse serviço aéreo e tendo por referência o território do Brasil e o de Sint Maarten, poderão partir de pontos no território de uma Parte, via quaisquer pontos intermediários (terceiro Estado), para pontos no território da outra Parte, podendo ir para qualquer ponto além (terceiro Estado), efetuando voos em uma ou ambas as direções. As empresas designadas de ambas as Partes poderão exercer direitos de tráfego de quinta liberdade em quaisquer pontos intermediários e/ou além, conforme o Quadro de Rotas constante do Anexo, desde que o transporte seja parte de um serviço que atenda a um ponto no território da Parte que designa a empresa aérea, excluído qualquer direito de cabotagem. Empresas aéreas designadas pelo Brasil não poderão exercer direitos de tráfego comerciais entre pontos no Reino dos Países Baixos.

Na esfera da segurança operacional e da segurança da aviação, o Acordo estipula como mínimos os requisitos estabelecidos pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), prescrevendo um conjunto de procedimentos de consultas mútuas e inspeções de avaliação, de modo a garantir o cumprimento efetivo dos protocolos de segurança aplicáveis e das normas internacionais nesse domínio.

No que concerne às isenções alfandegárias sobre materiais destinados ou usados exclusivamente na operação técnica e comercial, apoio ou manutenção das aeronaves da empresa aérea designada (artigo 10 do Acordo), reputamos tratar-se de necessário dispositivo paradigmático, que remonta às medidas para facilitar a navegação aérea da Convenção de Chicago, de 1944 (art. 24, da Convenção sobre Aviação Civil Internacional), aplicando-se com base na reciprocidade entre as Partes.



* C 0 2 0 0 1 3 4 2 1 4 0 0 0 *

Feitas essas observações, avaliamos que o presente Acordo atende ao interesse nacional e consagra o princípio constitucional da “cooperação entre os povos para o progresso da humanidade” (art. 4º, IX, CF/88), sendo instrumento que irá disciplinar os serviços aéreos entre o Brasil e Sint Maarten de maneira mais eficaz, eficiente e segura, contribuindo para o incremento das relações bilaterais no campo comercial, turístico, cultural e de investimentos.

Diante das razões expostas, no âmbito da **Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, voto, no mérito, pela APROVAÇÃO** do texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e o Reino dos Países Baixos, com relação a Sint Maarten, assinado em Brasília, em 8 de julho de 2019, **nos termos do Projeto de Decreto Legislativo anexo.**

Pela Comissão de Viação e Transportes, voto, no mérito, pela APROVAÇÃO do Projeto de Decreto Legislativo proposto pela Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional.

Pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, somos pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo proposto pela CREDN e do instrumento internacional por ele aprovado, razão pela qual nosso **voto é pela APROVAÇÃO** do Projeto de Decreto Legislativo proposto pela Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional.

Sala das Sessões, em _____ de _____ de 2020.

Deputado Julio Cesar Ribeiro
Relator



* C D 2 0 0 1 3 4 2 1 4 0 0 0 *

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N° , DE 2020
(Mensagem nº 77, de 2020)

Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e o Reino dos Países Baixos, com relação a Sint Maarten, assinado em Brasília, em 8 de julho de 2019.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e o Reino dos Países Baixos, com relação a Sint Maarten, assinado em Brasília, em 8 de julho de 2019.

Parágrafo único. Ficam sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em revisão do referido Acordo, bem como quaisquer ajustes complementares que, nos termos do inciso I do art. 49 da Constituição Federal, acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

Art. 2º Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, em de de 2020.

Deputado Julio Cesar Ribeiro

Relator

2020-10861

Documento eletrônico assinado por Julio Cesar Ribeiro (REPUBLIC/DF), através do ponto SDR_56412, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.



* C D 2 0 0 1 3 4 2 1 4 0 0 0 *